Jaro 18-a Aŭgusto-Septembro 1966 N-ro 5

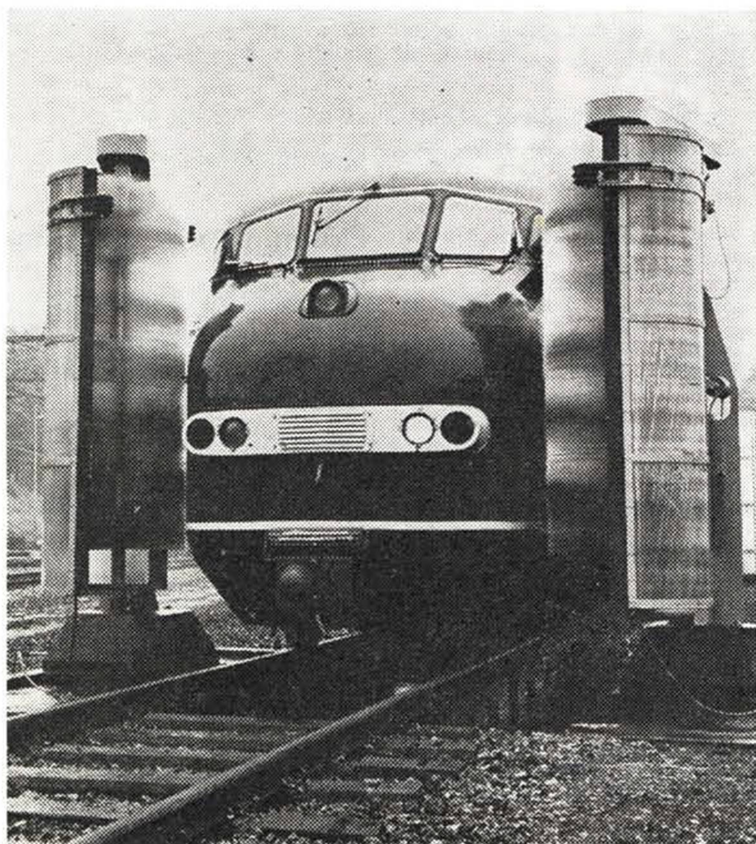


LA INTERNACIA FERVOJISTO

ORGANO DE **I.F.E.F.**

LA INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO FEDERACIO

Sekretario: J. POPTIE, Poŝtfako 2204, Utrecht, Nederlando
Redaktoro: E. BURGLER, Sportstraat 62, Amsterdam-Zuid
Konto: Algemene Bank Nederland, Amsterdam, No 30.36281



Ferma parolo de la IFEF-prezidanto kgo de Jong ĉe la fino de nia 18-a kongreso

Estimataj amikoj!

Ĉio havas sian komencon, ĉio havas sian finon. Ankaŭ niaj kongresoj ne daŭras eterne. Jam venis la momento de la adiaŭo. Rerigarde mi kredas, ke ĝenerale mi povas diri, ke ĉiuj aranĝoj bone marŝis. Bonega estis la vizito al ĉiuj niaj kunvenoj.
Preskaŭ ĉiuj komitatanoj vizitis ambaŭ komitatajn kunvenojn, kiuj havis fakte tro abundan tagordon kun vere lacigaj pritraktoj.
Speciale frapas min la bonega vizitado de la ĝenerala kunsido, al kiu multaj ĉeestantoj montris interesiĝon.
Mi kredas, ke malgraŭ negranda nombro da kongrespartoprenantoj, ĉi tiu kongreso laŭ labora vidpunkto apartenas al unu el la plej bonaj.

Vi ja scias, ke tiu mia kontenteco nepre ne rilatas la rezulton de voĉdono, kiu donis la mi la plej fortan baton en mia dekokjara laboro por nia movado.

Krom la tre kontentiga partopreno al la kongresa laboro, mi nepre devas mencii ankaŭ la distran parton.
Jam en la interkona vespero ni spertis plej amikan sferon kaj tie ni kun vera mirego konstatis, ke en nia movado ni havas fenomenon en la interpretado de klasika muziko. Baldaŭ ni atendas proponon, por sendi amikon Gimelli al Konservatorio.
Laŭ arta vidpunkto ankaŭ la prezentado de la vira kantĥoro estis bonega. La ĥoro kantis per tuta sia animo, kio vere kortuŝis nin.



Ĝojigaj kaj belaj estis la ekskursoj al Gouda kaj Harderwijk kaj ĉi tiu lasta estis eble la plej bela.

Por ĉiuj tiuj aranĝoj mi esprimas profundan dankon ankaŭ en via nomo al LKK-prezidanto Labordus, sinjorino kaj sinjoro van Leeuwen, sinjoroj Vermaak, van 't Hoog, Punt kaj al ĉiuj helpantoj de LKK, por la bela laboro, kiun ili faris por nia afero.
Mi foje kompatis sinjorinon van Leeuwen, kiam ŝi pene portis la feran skatolon kun la mono, kiun ŝi gardis kun amo kaj fervoro.

Geamikoj, nia kongreso finiĝis. Ni jam sentas la nostalgion de la adiaŭo. Mi esperas, ke veninte hejmen, vi decidas dediĉi iom da el via libera tempo por la bono de nia bela organizaĵo.
Mi deziras al vi ĉiuj bonan vojaĝon hejmen, sanon kaj prosperon kaj mi esperas, ke ni revidos unu la alian en Fulda la proksiman jaron kaj en la jaro 2000 ĉe s-ro Barks en Stoke-on-Trent.
Antaŭ la foriro mi ŝatas komuniki al vi, ke en multaj aranĝoj ĉeestis s-ino Stapel, la vidvino de nia neforgesebla unua IFEF-prezidanto. Ŝi estas ankaŭ nun en nia mezo en la ŝipo kaj pro memoro al la edzo mi petas al vi spontanean aplaŭdon por s-ino Stapel.
Kun danko al vi ĉiuj por la tre amikeca konduto, mi fermas nian 18-an kongreson.



Ekumena diservo dum nia 18-a

Okaze de la 18-a IFEF-kongreso LKK faris sian eblon por aranĝi diservon kaj ĝi sukcesis trovi pastoron kaj pastron, kiuj konsentis okazigi ekumenan diservon.
Tamen lastmomente, pro malsano de pastoro Beckers ĉio preskaŭ malsukcesis. Patro Wannemakers S. J. — konata el nia kongreso en Hamar — pretis celebri la diservon por katolikoj.
La du ekleziuloj interkonsentis jam antaŭe pri la legota teksto. Pastoro Knoppers, ne- esperantisto, legis el la letero de Jakobo ke ni estu ne nur aŭskultantoj sed ankaŭ plenumantoj kaj el la letero de Johano pri la amo de Dio. Post tio p. Wannemakers predikis klare kaj elokvente.
La diservo okazis en la belega Geertpreĝejo.
Estas bedaŭrinde, ke multaj el ni ne sciis, kio estas ekumena diservo, ĉar cetere tutcerte pli multaj personoj estus vizitintaj ĝin.
Sinceran dankon ni esprimas al ambaŭ ekleziuloj pro la plenumo de tiu ĉi bela, komuna tasko.

Ni aŭdis.....

Citaĵoj el diversaj paroloj dum la Solena Malfermo

S-ro Ir. Lohmann, prez. direktoro de la Nederlandaj Fervojoj N.S.:

„.....*Kun multe da intereso mi ekkonis la celon kaj strebadon de via organizo. Plisimpligo de la interkomunikiloj ĉiam estas al ni bonvena. La Ĝenerala Leksikono de Terminoj Fervojaj povus esti libro multe pli facile manipulebla, se ĉiuj landoj inter si uzadus Esperanton kiel komunan lingvon. La formato de tiu dika vortaro estus reduktebla al ordinara poŝlibro......*"

S-ro d-ro Dorjee, direktoro de Van Gend & Loos:

„......*Kvankam ni ne estas fervojistoj, ni tamen estas firme ligitaj al la fervojoj kaj ni ĉiutage estas sur la internaciaj vojoj.*
Ankaŭ ni scias pri tio, ke la internacia trafiko interfratigas, malgraŭ la fakto, ke la trafikiloj de ni ambaŭ estis uzitaj dum teruraj militoj.
Ankaŭ ni scias, ke la lingvo-barieroj ofte malhelpas ĉi tiun interfratiĝon. Tial mi salutas en vi la saĝajn homojn, kiuj inter si per Esperanto forigis la barierojn kaj kiuj krom la ligo de la fervojoj elektis firman ligon „Esperanto", kiuj ambaŭ unuigas vin.
Mi mem ne apartenas al tiuj saĝaj homoj. Mi ĵus revenis el internacia konferenco en Londono, kie mi plenumis la taskon de prezidanto; nu, mi ŝvitegis......"

Ekscelenco Ir. Posthumus:

„.....*Kiam mi informigis min pri la ekesto de Esperanto kaj ĝiaj eplikeblecoj, mi rimarkis, ke la idealo de d-ro Zamenhof, la kreinto de Esperanto — ke ĉiuj homoj parolu krom la gepatran ankaŭ internacian lingvon — estas multe plivastigata, ol eksterstarantoj tion scias. La ofta uzado de Esperanto ja estas bone rimarkebla pro la elsendoj de diversaj radiostacioj, publikaĵoj de Internaciaj Foiroj kaj Komercaj Ĉambroj, politikaj informiloj, prospektoj de Unuiĝoj por Fremdultrafiko kaj en via propra medio, en la horaroj de 7 eŭropaj fervojaj administrejoj.*
Certe estas al vi konate, ke mi dum multaj jaroj partoprenis multajn internaciajn kongresojn. Plej rimarkinda estas por mi la diferenco kun tiuj aliaj kongresoj, la diferenco, ke ĉi tie tute mankas la interpretistoj, kies granda kvankam tre multekosta laboro nepre necesas por sukcesigi kelkajn manifestadojn..... Koncerne la prilaboradon de U.I.C.-fakterminaro en Esperanton mi deziras al vi grandan sukceson.....
Mi havas la impreson prezidanto, ke estas ankoraŭ multa laboro farenda, ke la fervojistoj trovu la vojon al via Internacia Federacio. Por la atingo de tiu ĉi celo kaj por la bonaj rezultoj de tiu ĉi kongreso mi deziras al vi grandan sukceson......"

S-ro Alink:

„.......*Niaj fakorganizoj kontaktas ankaŭ internacie kun la fakorganizoj kaj spertas multajn malfacilaĵojn sur lingva tereno...... Esperanto multe povus helpi por interkomprenigo. En mia medio estas granda admiro por la persistemo, per kiu vi klopodas atingi la celon......*"

Mag. Mr. v. Winkel; prezidanto de Federacio de Esperanto-Organizoj en Nederlando:

„.....*D-ro Zamenhof kreis Esperanton ne por ke ĝi estu pensludilo, sed por ke ĝi estu interligilo. Ni esperantistoj devas montri la utilon de Esperanto, precipe en la trafiko internacia......*"

La vicurbestro diris en la urbodomo:

„......*Via strebado por la mondlingvo havas noblan celon, nome la interfratiĝon. Ke tio ne estas utopio, sed realigebla, mi rimarkas, kiam mi vidas vin. Tiun ĉi interfratiĝon vi jam realigis nur pro via kuna ĉeestado. Mi deziras al via kongreso, ke via strebado kunigi la popolojn per forigo de la lingvomuroj etendadu ne nur en Eŭropo, sed tra la tuta mondo, same kiel d-ro Zamenhof, la kreinto de Esperanto diris: Ni inter popoloj la murojn detruos, kaj ili ekfalos kaj ili ekbruos kaj amo kaj vero ekregos sur tero.*"

Fervojistaj aranĝoj okaze de la 51-a U.K.

Postkongresa vizito al Ĉeĥoslovakio

Okaze de la 51-a Universala Kongreso niaj kolegoj en Budapest — en konsento kun U.E.A. — enprogramigis fakan kunvenon por la multaj fervojistoj, kiujn ili atendis al la kongreso.
Tute prave ili kalkulis pri tio, ke la bona famo de nia 14-a kongreso allogos al Budapest multajn fervojistojn, kiuj avidas ree pasigi kelkajn tagojn en tiu vere bela urbo, tiom pli, ĉar la amikoj en Budapest sendube sukcesos atingi por la eksterlandaj kolegoj konsiderindajn privilegiojn koncerne restadon, vojaĝeblecojn, ekskursojn, k.t.p.
Kaj mi povas atesti, ke tio, kion povis prezenti al la kolegaro niaj amikoj d-ro Bácskai kaj d-ro Pethes, estas apenaŭ imagebla.
La restado en Budapest estis por la amikaro kvazaŭ seninterrompa festado. Plej grava programero estis la **faka kunveno** tiel pro la graveco de la pritraktita temo, kiel ankaŭ pro la unika aranĝo en la Muzeo de Trafiko. Tie, en kupola ĉambrego, ĉirkaŭataj de lokomotivoj kaj fervojaj instalaĵoj, 180 agrable surprizitaj fervojistoj aŭskultis la vere altnivelan prelegon de la direktoro de la muzeo: d-ro Vince Mészáros. Prelegis d-ro Bácskai.
En sia enkonduka parolo la prezidanto de IFEF tutkore bonvenigis la vicministron, ĝeneralan direktoron de MÁV, inĝenieron K. Rödönyi kaj d-ron V. Mészáros en fakprelega kunsido, kiu laŭ aranĝo kaj laŭ nombro de partoprenantoj fariĝis unika en la historio de IFEF. En aparta koverto ĉiu partoprenanto ricevis la tekston de la prelego kun ĝia resumo kaj materialo pri la Trafika Muzeo.
Post la prelego la gvidanto de la Fakprelega Komisiono s-ro Giessner esprimis sian dankon por la perfekta aranĝo kaj la bona prezentado.
En la posttagmezo nombro da IFEF-komitatanoj kunvenis kun la prezidanto kaj la vicprezidanto de IFEF por la pritrakto de kelkaj urĝaj aferoj, por kies pli funda priparolo mankis tempo en nia 18-a IFEF-kongreso.

En tiu kunveno, kiu daŭris proksimume du horojn, la kunvenantoj interkonsentis, ke

la IFEF-estraro instigos kolegojn Nawrowski kaj De Bruijne, ke ili elektu po unu membro por konflikta komitato kun la celo solvi la konflikton, kiu estiĝis inter Polaj IFEF-membroj kaj estraranoj de BEFA (estinta LKK);

ke laŭ invito de kgo Geroldinger, prezidanto aŭ vicprezidanto partoprenos jarkunvenon en Vieno por klopodi solvi la malfacilaĵojn koncerne la kotizadon al IFEF;



Dum la ekskurso al Debrecen



D-ro Bácskai malfermas la Esperanto-parkon

ke d-ro Bácskai daŭrigu sian peradon en la kotiza afero de Pollando, ĉar ne anoncis sin pola reprezentanto por informi la IFEF-estraron pri baldaŭa solvo.

Komitatano por UEA. Dum la pritrakto de tiu punkto montriĝis, ke d-ro Bácskai — kun danko por la fido, kiun montris al li la IFEF-estraro — akceptas la kandidatecon kiel Komitatano A por IFEF en UEA. Se li elektiĝus, li vidas eblecon transdoni la komitatanecon, kiun li nun plenumas por HEF, al alia fervojisto. Neelekteblaj deklaris sin s-ro Walder, proponita de Narvala kaj post la deklaro de d-ro Bácskai s-ro Giessner, proponita de Greutert.

★

La postan tagon okazis la tuttaga ekskurso por fervojistoj. Partoprenis en ĝi ankaŭ la vicministro, inĝ. K. Rödönyi. Speciala vagonaro, kun ĉekape bele ornamita lokomotivo, transportis la multnombran, gajan societon al Debrecen, kie aŭtobusoj transprenis la amikaron por konduki ilin al „Puszta" kaj „Hortobágy". Dumvoje interesatoj ricevis klarigojn pri la mezurvagono.
Interesoplena estis la tagmanĝo en kampara restoracio, ĉe sonoj de cigana muziko.
Malgraŭ la subita forta fulmotondro, kiu limigis la spektaklon kun la ĉevalaro, tiu ekskurso estis tre bela.
Menciindaj estas ankoraŭ aŭtobusekskurso tra la urbo, ŝipekskurso sur la Danubo, vespera ekskurso al Margitponto, malnova Buda, Hármashatárhegy (monteto 445 metrojn alta) kaj Gellérthegy (monteto 235 metrojn alta), de kie ni ĝuis belegan rigardon super la lumigita urbo.
Dumtaga ekskurso kondukis al la Margitinsulo, Árpád-ponto, malnova Buda kaj János-monto.
Propagandan valoron havis la inaŭguro de Esperanto-parko, kiu altiris multnombrajn rigardantojn.
Krom tio ni ĝuis la privatajn vizitojn en la hejmoj de amikoj, kies gastamo ne konas limojn.
Tro rapide forflugis la tagoj en tiu varma, amika sfero, kiu faris nian restadon neforgeseblan travivaĵo.
Sed venis la adiaŭo senindulga, ĉar ankaŭ en Ĉeĥoslovakio atendis amikoj. Ankaŭ tie ni spertis plej amikan akcepton. En Bratislava kolegoj Seeman kaj Tuŝer ne laciĝis montri al ni la vidindaĵojn de sia urbo, en Brno ni ĝuis la akompanon de Tomaŝ Antos kaj malnova amiko d-ro Friderich, en Praha

FAKA PRELEGO

dum la fervojista fakkunveno en Budapest

Verkita de D-ro Vince Mészáros, direktoro de la Hungara Muzeo por Trafikiloj. Tradukita el hungara de Lajos Kökény.

La kultura kaj ekonomia integrado de la homaro en la historio de la trafika kaj fervoja teknika evoluo.

Oni volonte jetas rigardon de tempo al tempo al la stacioj de sia vivovojo, volonte elvokas siajn rezultojn, spertojn, ja ili tre ofte utilas por solvi la problemojn de la estonto. En la vivo de la homa socio la rerigardo al la farita vojo, la malkovro de la atingitaj rezultoj estas la tasko de la historiscienco. Sed la esplorado de la historiistoj malvastiĝas ofte al la takso de unuopaj fenomenoj objektaj aŭ kulturaj, kaj ili ĝeneraligas ties rezultojn historio de la unuopaj epokoj. Tiuj ĝeneraligoj tenas groteskigantan, misformantan spegulon antaŭ la homaro, kiu respegulas al la scivola homo, anstataŭ la vivofigurado montranta la ekonomian, teknikan kaj socian evoluojn, nur la forman trezoron, la estetikan valoron de la malkovritaj arkeologiaj trovaĵoj, aŭ la kronologion de la regnestroj kaj militiroj.
Tiamaniere povas okazi, ke tiel esence gravaj evolumotivoj de la homa socio, kiel la formiĝo kaj evoluo de la naĝanta arbotrunko aŭ de la rado, relative malofte troviĝas en la antaŭaĵo de la historia intereso.
Eĉ tiujn ĉi temojn la plej multaj humanistaj historiistoj eĉ ne taksas esplorindaj, kvankam oni ne bezonas tro multe da pruvoj por ekkoni la primaran signifon de la trafiko simbolizita de tiuj temoj, por elformado kaj evoluo de la homa socio. La celo de mia prelego estas atentigi vin al tiu vidpunkto per kelkaj konkretaj indikoj kaj per la lanĉado de kelkaj pensoj. Sendube estas, ke unu el la decidaj bazoj de la homa socio estis la elformiĝo de la socia labordividigo. Sub ĝi ni komprenas procezon, en kiu la laboro por kontentigi la bezonojn laŭ la inklinoj kaj kapabloj de la produktantaj homoj ĉiam pli kaj pli specialiĝis kaj fine ekestis la bazaj formoj de la unuopaj metioj.
Estas evidente, ke nepra kondiĉo por tiu ĉi procezo kaj ankaŭ por evoluado de varinterŝanĝo strikte ligita al ĝi estis la laboro, per kiu oni transportis la materialojn de loko al alia loko, de la produktanto al la konsumanto. Estas evidente, ke la potoj de la potfaristo, kiuj superis lian bezonon, la superfluaj iloj de la bronzforĝisto povis reprezenti nur tiam poruzan valoron, kiam ili transportiĝis de la loko de la produktado al la lokoj de la uzado. Specifa kompletiga parto de la produkta procezo estas la laboro necesa por livero de produktitaj objektoj al la lokoj de la konsumo, kiu laboro la valoron de la uzobjektoj ne nur kompletigas, sed kelkfoje eĉ multobligas. Tiu ĉi valoro dependas de la laboro necesa por la produktado kaj liverado. Komence la du procezoj eĉ ne disiris unu de la alia. La produktadon, kaj ilian liveron al la konsumloko faris la sama persono. Nur en la pli evoluiĝinta stadio de la socia labordividiĝo duiĝis tiu ĉi agado kaj organiziĝis al du laborprocezoj kroĉiĝantaj unu en la alian, sed starantaj aparte.
Sur la socie pli primitiva nivelo la iloj de la livero estis la produktantaj laboriloj de la varpretiganto. Nur sur pli evoluinta socia organiza nivelo ili fariĝis trafikiloj en la nuntempa senco.

---

grandiozan bonvenigon de la entuziasmaj varbitoj de Bohumil Král kaj perfektan prizorgadon ĉe la amikoj Vild kaj Holy, amuzplenan restadon ĉe la amikoj en Česká Třebová.
Por doni stimulon al la laboro de Bohumil Král, ni kune vizitis la prezidanton de la fervojista sindikato Jaroslav Prucha kaj poste la anstataŭanton de la Ministro por Trafiko, d-ron Jar. Režábek. Dum tiuj vizitoj la kompreno pri la utilo de Esperanto, kiu sendube jam ekzistis, kreskis ĝis pli alta grado.
La simpatio por nia fervojista internacio kaj por laboro de Boh. Král kreskis ĝis entuziasmo kiam post duhora interparolado ni devis adiaŭi.
Ne povas esti dubo pri tio, ke nia amiko Král havos konsiderindan helpon de oficialaj instancoj en la varba laboro por IFEF.

Multe kontentiga do estas ankaŭ la postkongresa vizito al Ĉeĥoslovakio.

de Jong.

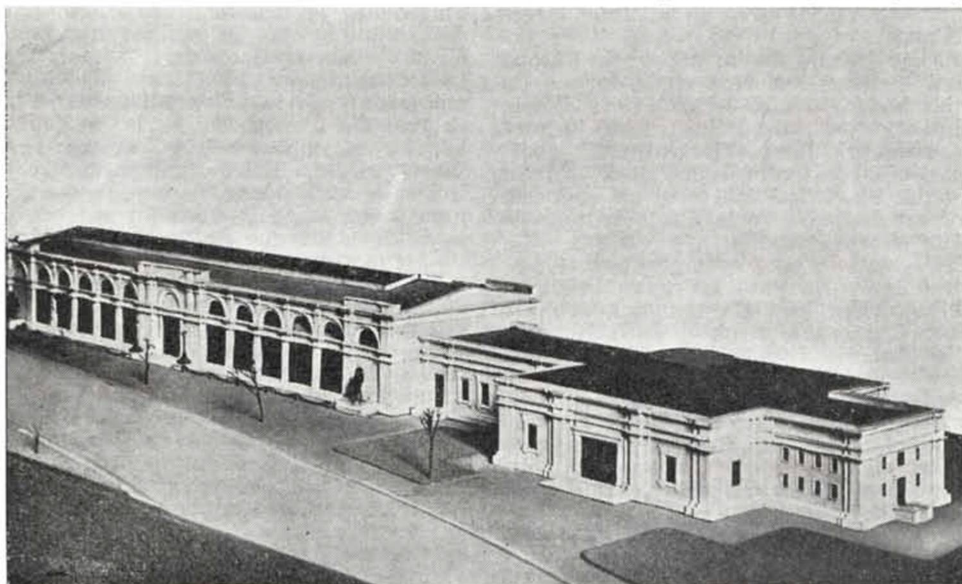
Antaŭ ol transiri al nia ĉefa tasko, nome esplori la influon de evoluo de organizita trafiko al la homa socio, ŝajnas necese klarigi, kion ni komprenu en la sekva esploro sub „trafiko" — konsiderante la diferencojn kaj kontraŭdirojn spertitajn ĉi rilate en la internacia fakliteraturo.
La filozofio de nia epoko kaj la fizikoscienco, ambaŭ akceptas tiun tezon, ke la ekzista formo de la materio estas la movo. De kiam ni konas la ĝenerale akceptitajn novajn rezultojn de la atomfiziko, al ni ĉiuj estas klare, ke ne povas ekzisti materio sen movo.
Aludante la supre cititan filozofian tezon kaj natursciencan rekonon, eble estas permesate al ni koncepti jenan paralelon, ke unu plej okulfrapa manifesta ekzistoformo de la socio estas la trafiko, plue, ke homa socio ne povas ekzisti sen trafiko.
Tiu ĉi paralelo senpere aludas al la rilato inter la konceptoj de la movo kaj trafiko.
La ekspliko, profunda esplorado de tiu ĉi rilato nun ne estas nia tasko. La problemo tamen estas grava, ĉar sen ĝenerale komprenebla kaj kontentiga klarigo de la koncepto ne estas unusence determinebla la esplora tereno de la trafiko-scienco kaj en ties kadro tiu de la trafiko-historio, kiel scienco-branĉo.
Mi opinias, ke en ĉiu rilato estos kontentige, se — apogiĝante nur al nia sobra saĝo kaj kompreno — en la sekvaj esploroj ni akceptas la jenan difinon:

La trafiko estas organizita lokŝanĝo de personoj kaj objektoj per apliko de teknikaj establaĵoj.

En tiu ĉi difino la vorton „persono" oni kompreneble devas kompreni persono, kaj la vorton „objekto", oni devas kompreni laŭ la koncepto de la romia juro, — „res quae tangi potest", ĉio kio estas perceptebla per minimume unu el niaj 5 sensoj do ankaŭ la informojn kaj publikaĵojn.
Teknika aĵo estas ĉiu tia ilo aŭ establaĵo, kiun en kiu ajn kvalito, sur kia ajn teknika nivelo oni estigis por akceli la lokŝanĝon.
En konkreta kazo la solvo de trafika tasko, en ia pera aŭ senpera formo estas en plej larĝa senco komprenenda konscia efekto de la homo je la naturo kiun li faras kun celo de la lokŝanĝo. Tiu ĉi procezo supozas laboron kaj laborilon.
Kiel rezultoj de tiu ĉi laboro aperas antaŭ niaj okuloj tiuj teknikaj kaj ekonomiaj elementoj, kiuj en la ĝenerala scio signifas ne unu foje „pars pro toto" la trafikon, nome:

1. *la trafikaj vojoj* en sia larĝa skalo ekde la praarbara pado ĝis la traeŭropa

La Hungara Muzeo por Trafikiloj



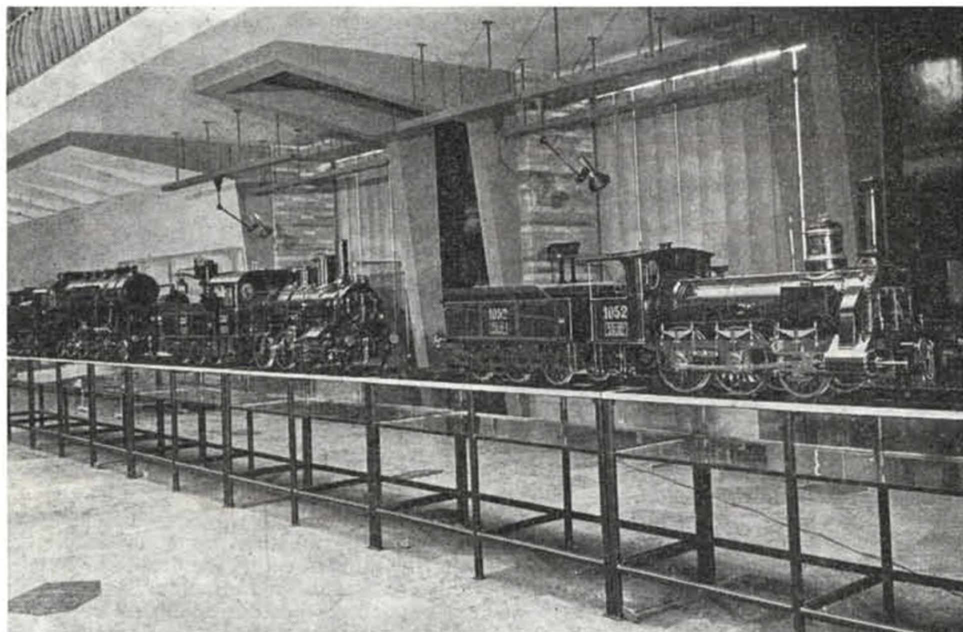
aŭtostrado kaj ĝis la ŝiplinioj de la oceanoj;

2. la veturiloj kaj tiuj teknikaj aranĝaĵoj, kiuj ebligas la uzon de la trafikaj vojoj;

3. la organizaj formoj difinantaj la manieron kaj karakteron de la fabrikado kaj de la uzado, fine

4. kiel konkreta rezulto de komuna efiko de la vicigitaj faktoroj estiĝas la kvara elemento (etapo) de la trafiko, la trafika plenumaĵo.

Estas kompreneble ke la menciitaj elementoj de la trafiko, ties kvantaj kaj kvalitaj karakteriziloj estas dependaĵoj de la teknika evolugrado de la ĉiama produkta maniero, kaj aliflanke la moderna nivelo de la trafiko estas tre karakteriza kaj ne malhavebla kondiĉo ankaŭ de la ĉiama produkta maniero. La esploro de la evolua grado, karaktero de la skizitaj faktoroj kaj iliaj rilatoj al la bezonaĵoj kaj al la politikaj eventoj en la diversaj historiaj periodoj povas gvidi sur ĉiu teritorio, ankaŭ en la solvo de la problemoj de nia epoko, al pensigaj rezultoj. Verdire tiu ĉi esplorado estas la objekto de la trafikhistorio kiel scienco, vidita en strikta senco, kaj ties detalproblemoj kompreneble gvidas ankaŭ al terenoj de la teknikhistorio, ekonomihistorio kaj politika historio.
Bonvolu permesi, ke mi prezentu per praktika ekzemplo, ke la apliko de la skizitaj pensoj povas direkti la atenton al malkovro de diversaj historiaj interrilatoj.
En ĉiu lernejo de ĉiu popolo de Eŭropo oni instruas historion en ia formo. En ties kadro ni ĉiuj lernis pri la Romia Imperio, pri ties administra kaj kultura centro, pri Romo. Ties kulturaj tradicioj eĉ el la malproksimo de 2000 jaroj radias al ni, kaj ĝiaj eroj en ia formo eĉ nun estas troveblaj en la kulturo de ĉiuj eŭropaj popoloj.
Ni scias ke Romo estis grandurbo, metropolo en la vera senco de la vorto, kiun urbon kunligis grandioza voireto kun ĉiuj gravaj punktoj de la Imperio. Sed pri ĝia ĉiutaga vivo ni scias jam multe malpli. Se ni profundiĝas en studado de tiu problemo: do kia grandurbo estis tiu Romo, kaj kiaj estis ĝiaj semajnotagoj — el diversaj fontoverkoj disvolviĝas antaŭ ni monumenta bildo, kiun okulfrape substrekas kelkaj statistikaj indikoj:
en la brilperiodo de la Imperio Romo loĝis en 46.000 loĝodomoj, 2,5 milionoj da homoj. En Romo estis preskaŭ 2000 luksaj palacoj, 2300 restoracioj kaj hoteloj, 329 magistrataj noktejoj, iuspecaj noktaj aziloj, 324 preĝejoj, 28 publikaj bibliotekoj, 2 cirkoj, 2 amfiteatroj, 400 noktaj amuzejoj, 19 akveduktoj, 954 muelejoj, 956 publikaj banejoj, 11 foirejoj, 2 buĉejoj, 291 deponejoj por greno.
Kion signifas tio? Kiajn bezonaĵojn oni devis kontentigi por la senĝena certigo de la vivo? Antaŭ ĉio — eĉ plej modeste kalkulante, — al la nura vivekzisto ĉiutage oni devis certigi la liveron en la urbo de 4500-5000tunoj da nutraĵoj, en jara proporcio 1,5-2 milionojn da tunoj kaj almenaŭ la liveron de samkvanta industria produkto, krome la forigon de almenaŭ 1 miliono da tuno da forĵetaĵoj. Do la minimuma transportenda kvanto en jara proporcio devis esti ĉirkaŭ 5 milionoj da tunoj, kaj ankoraŭ ni ne konsideris la produktan procezon en la urbo, la eksportagadon devenantan el tio, la tranzittrafikon, kaj ni ne atentis ankoraŭ la liveran kvanton de la militaj kaj aliaj ŝtataj rezervaĵoj, kvankam ankaŭ tiuj estis rimarkindaj.
Ni do kalkulas tre modere, se en la indikita epoko la amplekson de la trafika plenumaĵo de Romo ni taksas en jara meznombro je 10 milionoj da tunoj da varoj. Tion rigardante per nuntempa mezuro, ĝi egalas al 8-10 miloj da vagonar-ŝarĝoj, kaj tio eĉ konsiderante la teknikan prepariĝon de nia epoko — ne estas malgranda trafika plenumaĵo.
Kaj kiam oni rigardas la teknikan nivelon en Romo — ĝi estas mirinda plenumaĵo, kiu aludas al trafika organiziteco, hodiaŭ ankoraŭ tute ne malkovrita. Tiun ĉi ampleksan trafikon oni plenumis tra la kontinento per „biga" kaj „quadriga", per besta tirforto kaj per laboro de la sklavoj. Se ni supozas, ke la ŝarĝporta kapablo de unu „quadriga" egalas al la ŝargporta kapablo de kamparana veturilo de nia epoko, eĉ tiam temas almenaŭ pri 20 milionoj de transportoj, parte de la haveno de Putteoli kaj Ostia ĝis la Urbo, parte de pli foraj regionoj. Tio signifas la movon de minimume 20 milonoj da homoj sur la vojoj, kaj la movigon de multaj milionoj da tunoj da varoj, ilian transmeton de haveno de Romo. Se ni pensas pri la stomako de 2,5 milionoj da romiaj civitanoj kaj pri Alexandriaj kaj Karthagoaj gren-konvojoj kiuj konsistas el ŝarĝŝipoj kun 250-500 tunoj, eĉ pli ol patoson de la porpotenca avido ni povas taksi la konatan diraĵon de Cato — pro ĝia riĉa kaj reala senco —: „Navigare necesse est, vivere non" /Navigi estas necese, vivi ne. / Sed profundiĝas ankaŭ la

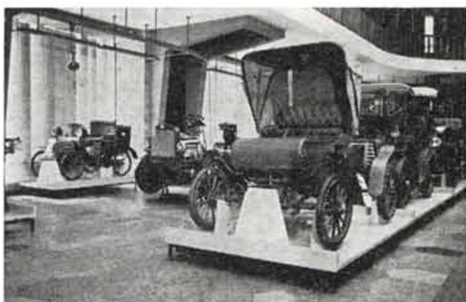


Ripozantaj lokomotivoj

kompreno pri la neceseco de elkonstruo de la vojretaro en la Romia Imperio — kion ne motivas sufiĉe la pretendo de la politika administrado, — precipe se ni priatentas, ke Romo ne estis la ununura grandurbo de la Imperio kun miliona loĝantaro, sed ni konas almenaŭ ses tiajn urbojn.
La migrado de varoj en tia amasego sur la kontinentaj kaj akvaj vojoj konkludigas, ke en la urbo Romo almenaŭ ĉ. 100 mil homoj okupis sin organizite pri varo-transportado, kaj ni devas aldoni ankoraŭ 50 mil ŝipistojn. En imperiaj rilatoj tio signifas — de Hispanio ĝis Jerusalemo, de Alexandria ĝis Aquincum — almenaŭ kvin milionojn da homoj, kiuj okupis sin pere aŭ senpere per varo- kaj persontransporto. La varoj kaj ĝiaj akompanantoj kompreneble peradis la produktaĵojn kaj pensojn de foraj landoj kaj kontinentoj dum jarcentoj, kaj laŭ la naturo de la aferoj ili ebligis la disiradon de la motivoj de la romia kulturo en la tuta tiam konata mondo, tiom pli, ĉar tiu ĉi vigla trafiko faris ne malhavebla en interrilatoj de multlingvaj nacioj la akcepton de uzo de komuna lingvo, la disvastiĝon de la nature sin prezentanta latina lingvo.
La disirado de la kulturo kaj lingvo tra arterioj de la trafiko estigis tian daŭran integradon inter la multlingvaj kaj multinteresaj popoloj de nia kontinento, kiu eĉ post falo de la Romia Imperio, post pereo de ĝia trafika organizaĵo estis kapabla gardi sian influon dum jarcentoj. Ties rezulto estis, ke ankoraŭ en la tempo de niaj avoj al la ĝenerala klereco apartenis en tuta Eŭropo la kono de la latina lingvo, kiel lingvo de la internaciaj rilatoj, kaj sekve de tio ĉe ĉiu popolo de Eŭropo en ia grado la latina lingvo eĉ hodiaŭ estas lerneja studobjekto. Tio estas nur unu flanko kaj konsekvenco de esploro de la romia trafiko. Ni povus sekvi tiun ĉi vojon ankoraŭ laŭ multaj direktoj, sed tio gvidus foren — kaj nia tempo estas mallonga. Prefere ni rigardu, kio okazis al Romo post la disfalo de la Imperio, post ĝia disŝiriĝo al pluraj dekoj da ŝtatoj, dum kelkaj jarcentoj? Ĉu ĝi restis grandurbo? Tute ne! Jam ĝis la deka, dekunua jarcentoj malaperis ĝiaj milionaj amasoj, Romo refalis al malgranda urbo kun kelkaj dekmiloj da loĝantoj. Sed kial? Ĉu nur pro tio, ĉar ĝi ĉesis esti imperia ĉefurbo? Senpere ne pro tio. Bonvolu permesi, ke krom la tre multaj aliaj, pli-malpli gravaj motivoj mi montru ĝian ege primitivan, sed plej naturan kaŭzon. Tio okazis ĉefe pro tio, ĉar ĉesis la centra potenco kiu certigis la organizitecon kaj sekurecon de la tra-

fiko. La disorganizo de la trafika organizaĵo, poste la politika miopeco kaj avareco de la regantoj kaj feŭdalaj sinjoroj de la posteul-ŝtatoj rilate al konservo de la vojretaro, simple malsatigis kaj kondamnis je sensignifo la urbon, kvankam ĝia spirito restis dum jarcentoj integra fonto de kulturo de la eŭropaj popoloj.
Ĉu diras ion por la homo de nia epoko tiu ĉi historia instruo? Sendube! Antaŭ ĉio ĝi montras tiun grandegan ekonomian kaj politikan taskon, kiun la tasko de konservo de la grandaj homaj loksidejoj devigas al la ŝtato kaj al la socio, kaj kiun taskon oni povas solvi nur per estigo kaj funkciigo de trafiko, moderna kaj en la organizo, kaj en la teknika establaĵo. Sed ĝi montras ankaŭ la danĝeron, kiu kaŝas sin en paralizo, disorganizo de la trafiko, kaj tio povas fariĝi ĉiam despli grava, ju pli amasegiĝas la homaro, pliiĝas la popoldenseco. Sed tio direktas la atenton ankaŭ al tio, ke la evoluo de la trafika tekniko kreskigis en nekredebla mezuro tiun procezon de la ekonomia kaj kultura intermiksado, je kies integra forto ni vidis ekzemplon ĉe la romia trafika organizaĵo. La saltosimila ekonomia kaj kultura integrado estas necesa konsekvenco de la kvazaŭ saltevoluo de la trafika tekniko kaj reciproke. Tiu ĉi procezo okaze frontanta la momentajn potencajn interesojn — povas kaŭzi politikajn krizojn. Tiu ĉi integrado estis sur ekonomia linio la Prokrustes-lito de elvolviĝo de la kapitalismo, kaj sur socia linio estis naskinto de la ideo de internacia solidareco de la proletaro. Tio estas la fonto de la klopodoj de la nacioj kaj individuoj al la kulturaj, ekonomiaj kaj etikaj niveladoj en niaj tempoj.
En niaj ĝisnunaj eksplikoj ni aludis al saltosimila evoluo de la trafika tekniko, kiel al fonto de la evoluaj tendencoj, ĵus skizitaj kaj montrantaj en la estonton. Permesu al mi, ke tiun ĉi saltosimilan evoluon mi prezentu en tiu trafika branĉo, ĉe kiu ĝi anoncis sin plej frue, kaj kiu estas decida faktoro eĉ de nia jarcento: do ke mi prezentu tiun evoluon koncerne la fervojon.
En la historio de la trafiko el vidpunkto de la tekniko-evoluo ni povas diferencigi du grandajn periodojn:

1. La epokon de senpera apliko de la naturaj fortoj: — en tiu ĉi periodo la energifonto de la trafiko estas la homa kaj la besta muskloforto, plue la ventoforto, kaj sur la kontinento, kaj sur la akvo.



Ĉevalforta romantiko

2. La epokon de apliko de la termodinamikaj maŝinoj, kiu komenciĝis per apliko de la vapormaŝino sur veturilo, kaj esence eĉ nuntempe ni vivas en tiu epoko.

Ekde la elformiĝo de la industrie utiligebla vapormaŝino, ekde la funkciigo de la atmosferikaj vapormaŝinoj okupigis la kreantan fantazion la apliko de la vaporforto por funkciigo de veturiloj. Al la solvo tamen montriĝis serioza eblo nur en la lasta triono de la 18-a jc. per la vapormaŝino de Watt. Ekde tiu tempo eksperimento sekvis eksperimenton, ĝis fine en la unuaj jaroj de la 19-a jc. kaj sur akvo kaj sur kontinento preskaŭ samtempe naskiĝis la unuaj vere uzeblaj vaporfortaj veturiloj, la vaporŝipo de Fulton en 1803 kaj la unua vaporlakomotivo de la mondo, kiun konstruis Richard Trewithick en 1804. La perfektigo de ambaŭ veturil-tipoj, precipe la kompleta principa evoluado de la vaporlokomotivo tamen bezonis luktoplenan laboron de tuta generacio, ĝis fine la blovtubo de Hackworth, la fajrotuboj de Segin, la fortotransporta sistemo de Ericasson kune kun la fumkesto — speca kaldronego kaj gvidaparato de Stephenson en la „Rocket" sinteziĝis. Kaj la Rocket en la konkurso de la lokomotivoj en Rainhill en 1829 pruvis al la konservativaj dubantoj, kion kapablas la vaporforta veturilo metita sur bone konstruitajn relojn en la trafiko. La fervojo ekiris al sia triumfovojo per la Rocket, kaj dum mallonga duonjarcento ĝi estigis sur korpo de nia tero tian trafikan sistemon, kies efikon al la homa socio ne estus eble detale analizi dum la tempo staranta je nia dispono. Ni devas kontentiĝi per mencio de kelkaj okulfrapaj kaj kun la grandaj fervojkonstruoj nature kunligitaj naciaj fenomenoj.
En la antaŭaj historiaj epokoj por relative rapida, malmultekosta kaj pli-malpli sekura transporto de grandamasaj

varoj estis taŭgaj nur la velaj kaj remilaj akvo-veturiloj. Sekve de tio la centroj de la industria kaj komerca evoluo estis la gravaj maraj havenoj kaj la kolonioj proksime al la enfluejoj de la grandaj riveregoj. Sekvante la vojon de la varoj ankaŭ la ekonomia kaj kultura integrado montriĝis pli fortoplena sur la marbordoj kaj — ekirante de la enfluejoj — laŭlonge de la riverbordoj. La internajn partojn de la kontinentoj malkovris por la reciprokaj kulturinfluoj ĉefe nur la arteriaro de la novkonstruitaj fervojlinioj, kaj tio ebligis la solviĝon de la pli fermita rondo de la aŭtarkaj naciaj kulturoj formiĝintaj en la 16-18 jarcentoj, la evoluon de la homogena socia strukturo, kiun hodiaŭ oni nomas ĝenerale „okcidenta kulturo".

La kreo de la industria kapacito, necesa por elkonstruado de la fervoja retaro bezonis ĝis tiam nekonate grandan integradon de la kapitalo, kiu procezo gvidis al kreo kaj ekfloro de tuta vico da industriaj kaj minejaj uzinoj, kaj per tio ĝi donis impeton al disvolviĝo de la ega konstrua-organiza forto de la juna kapitalismo. Kaj aliflanke, la disvolviĝo de la kapitalismo kreis la materialajn kaj industriajn bazojn de elkonstruo de la tutmonda fervoja retaro. Per tio ĝi ebligis la elformiĝon de industriaj-agrikulturaj centroj, ĝis tiam fore situantaj de la trafiko. Sekve de tio ne nur en la ekonomiaj, matalitat-geografiaj kaj loksidiĝaj rilatoj montriĝis grava forŝoviĝo, sed komplete transformiĝis ankaŭ la politika vizaĝo de la tero. En Eŭropa rilato — ekzemple — la unua politika integra efiko de la unueca kontinenta trafika retaro montriĝis en elformiĝo de la unueca Germana Imperio. Tio lanĉis la unuajn problemojn de la mastrumado sur teritoriegoj, kun kiu estas en strikta kunligo la elformiĝo de la novaj politikaj ligoj, ĉi tie komprenante ankaŭ la efikon disradiantan sur la tuta tero de la epokfara ideologio de la industria proletaro.

Ĉio ĉi ne estus povinta okazi sen saltosimila evoluo de la fervoja tekniko, sen estiĝo de fervoja retaro sur la tuta terglobo. Estas natura la ekkono, ke la sorto de la milito en Azio apenaŭ havus ian ajn efikon al la vivo de la meza parizano sen la moderna trafika tekniko. Aŭ: en Danio povus veki malmulte da intereso iu informo alvenanta post monatoj, eventuale post jaroj pri politika reĝimŝanĝo sur la duoninsulo de Balkano. Kaj tiel estas ankaŭ sur multaj aliaj terenoj de la vivo.

Malkovro de novaj energifontoj, invento de novaj energimaŝinoj faras revolucion ne nur en la trafika tekniko, sed perceptigas sian efikon ankaŭ sur ĉiuj aliaj terenoj de vivo de la socio.

Tiu ĉi rekono kuniĝante kun la socia integra tendenco, spertita dum la historio de evoluo de la trafiko, faras memkomprenebla la penson, ke en niaj tagoj, kiam la unuaj rezultoj en utiligo de la atomenergio antaŭ-signas alproksimiĝon de nova teknika revolucio — en kiu ankaŭ la trafika tekniko kaj kune kun ĝi ankaŭ la fervoja tekniko — nuntempe interesante nin unuavice — ni devas kalkuli pri nepre gravega ekonomia-kultura kaj politika integrado — kies amplekson nun ni povas koni, en kiu la ebleco kiel eble plej vasta kaj plej facila por interŝanĝi la pensojn rilatantajn al la komunaj kulturtrezoroj kaj al la vivintereso de la homaro ricevos specialan akcenton.

Pro tio mi atribuas estonto-montrantan signifon al tio, ke la ideo kaj lingvo de Esperanto en rondo de la trafikon prizorgantoj disvastiĝas en tiel impona grado. Tial mi sentas speciale honoriga tasko, ke mi povas saluti vin, trafikajn laboristojn portantajn la ideon de Esperanto, ne nur en Budapeŝto, sed en la denove malfermiĝinta Trafika Muzeo de Budapeŝto.

Bonvolu permesi, ke uzante tiun ĉi okazon, mi deziru efikan sukceson kaj rezultoplenan laboron por la Universala Kongreso de Esperanto kaj mi esprimu mian esperon, ke ĉiu partoprenanto de la Kongreso sentos la simpation kaj respekton venantajn al li el la tuta hungara popolo.

Okazaj ĉeĥoslovakaj poŝtmarkoj emisio lokomotivoj

La 21-an de marto 1966 eldonis Centra trafikestraro emision de ses okazaj poŝtmarkoj kun motivo de lokomotivoj karakterizantaj fervojan trafikon sur la ĉeĥoslovakaj fervojlinioj ek de la trafikkomenciĝo ĝis la nuntempo.



(Kliŝo: De Koppeling)

Sur la poŝtmarko de valoro 20 heleroj estas bildigita lokomotivo devenanta de la unuaj jaroj de la fervoja trafiko en Ĉeĥoslovakio, en iama imperio aŭstria. Ĝi portas nomon „Ajakso" kaj devenis de Anglio. Ĝi veturadis sur linio Vieno-Přerov kaj pli poste pluen ĝis Krakovo. Ĉar estas disputoj rilate ĝia konstrujaro, estas sur la poŝtmarko presita jaro 1841 kiam ĉi tiu lokomotivo estis pruvige enkondukita en trafikon sur la menciita fervojlinio.
Plua poŝtmarko de valoro 30 heleroj bildigas lokomotivon „Karlŝtejno-n". Ĝi devenas de la sepdeka jaro de pasinta jarcento kaj estis reprezentantino de fama lokomotivvico de fervojlinio Praha-Česká Třebová.
Ŝajne ĝi aspektas simpla, sed fakte la afero estas iomete kombinita. Vapormaŝino kaj ĝia mekanismo estis enkonstruitaj inter la radojn, sur neakireblan lokon. Ĝia granda preferaĵo estis budeto, per kiu la lokomotivestro kaj hejtisto estis ŝirmitaj kontraŭ la malbona vetero. Per la budetoj oni ekipadis lokomotivojn nur ek de la jaro 1860. Ĝis ĉi tiu tempo la posteno de deĵoranta personalo estis nekovrita, tiel kiel estas ĉe la antaŭa lokomotivo Ajakso.

Poŝtmarko de valoro 60 heleroj prezentas lokomotivon de vico 423.0 al kiu apartenas la ĉeĥoslovakaj modernaj vaporlokomotivoj destinitaj por la sekundaraj kaj ne tro longaj fervojlinioj. Tiun ĉi lokomotivserion oni fabrikadis en lokomotivuzino ČKD (Ĉeĥoslovaka Kolben Daněk) en la jaro 1946. Per ĉi tiuj lokomotivoj celis la duone ruinigita lokomotivuzino helpi al la detruita trafiko. Konstrukcie elstaras ĉi tiu lokomotivo per tio, ke ĝi kapablas veturi eĉ sur fervojlinioj havantaj malpezan liniosupraĵon, dume ĝi havas sufiĉe grandan laborfunkcion de proksimume 700 ĉ. Ĉe ĝia fabrikado oni aplikis la plej novan teknologion, modernajn partojn kaj kunpartojn.

Poŝtmarko de valoro 1.— Kčs prezentas unu de ĉeĥoslovakaj plej grandaj rapidlokomotivoj de vico 498.0 konstruitaj en la jaro 1946 en la lokomotivuzino ŠKODA en Plzen. Ĝi estis destinita por plirapidigo de trafiko kaj por enkonduko de pezaj internaciaj rapidtrajnoj sur la ĉeĥoslovakaj fervojlinioj. Ĝi estas lokomotivo tricilindra, triunua kaj laŭtempe ĝi estis modernigita per alkonstruo de mekanika hejtaranĝo „stoker" kaj per pluaj aliaj aldonaĵoj. Laborentuziasmo de unuaj postmilitaj jaroj vidiĝis sur la nova lokomotivo ankaŭ laŭ ekstera as-

pekto — kun la karb- kaj akvoprovizujo ĝi havis prunbluan lakadon, ruĝbrunajn radojn kaj malsuprajôn kaj kremblankan tegmenton kun strio trans ĉirkaŭirejo kaj provizujo. Per la kolorigado celis la akademia artpentristo Kreibich esprimi tri ĉeĥoslovakajn nacikolorojn.

Elektra lokomotivo bildiĝas sur la poŝtmarko de valoro 1.60 Kčs. Kiel plej ekonomia trafiksistemo de la plej moderna transportado oni opinias elektran trakon de alterna sistemo de industria oscilnombro. Ankaŭ ĉeĥoslovakaj fervojoj elektrigas iujn liniojn per ĉi tiu sistemo, por kiu la lokomotivojn liveras uzino ŠKODA en Plzen. Dume ekzistas ĉe la ĉeĥoslovakaj fervojoj nur unu tiuspeca lokomotivo kiun oni intencis ciferigi t.e. 6500 ĉevalfortojn. Ĉe la fabrikado de gravaj ŝanĝoj, oni liveris al ČSD ĉi saman lokomotivtipon kiel S 699.001. Tiu ĉi lokomotivo estas sesaksa. Alterna kurento de tensio 25.000 V transformiĝas je tensio de proksimume ĝis 1000 V kaj koordiniĝas por la uzbezono en siliciaj egaligiloj. Ĉiu ĝia duradaksaro estas ekipita per propra trakmotoro kaj totala laborefiko de la maŝino atingas 4800 kW t.e. 6500 ĉevalfortojn. Ĉe la fabrikado de la vaporŝranko oni aplikis vitrajn laminatojn. Ĉi tiun lokomotivon oni utiligas okaze veturilprovoj sur la teknika provcirklo.

Poŝtmarko de valoro 2.— Kčs prezentas motorlokomotivon de vico T 669.0. Por fabrikadi tiujn ĉi lokomotivojn estas komisiita de post longaj jaroj lokomotivuzino ČKD en Praha, kiu ĉefe en la translimaj landoj akiris bonan famon. Unu el la prototipoj kiujn ČSD (ĉeĥoslovakaj fervojoj) elprovis en sia trafiko estas lokomotivo T 669.0001.
Ĝi estas peza maŝino, pezanta 120 Mp. Ĝi havas sescilindran brulmotoron kun troplenigado kaj ĝia laborefiko estas 1350 ĉev. kaj elektra transportigilo de laborefiko. Kvankam ĝi havas maksimalan rapidecon de 90 km/h estas ĉefe destinita por la manipulado en stacioj trans artdeklivaĵoj sur la vagonmanipulejoj. Kompare al similaj lokomotivoj, ĉi tiu havas pli oportunan aspekton. Sur la sovetaj vagonmanipulejoj ĝi tre bone taŭgas.
En Sovetio oni signas ĝin kiel vico ČME 3. La prototipon oni simple nomigis per kromnomo „ČMElák" kio signifas „burdo". Ĝi estas verda, dum la kadro kaj malsuprajô estas ruĝkoloraj.
Kaj al fino ni aldonu, ke aŭtoro de tiuj ses bildproponoj estas akademia artpentristo Fr. Hudeček. La gravuraĵojn fabrikis la gravuristoj Bedřich Housa kaj Jindra Schmidt.

Ĉeĥan tekston prizorgis inĝ. Jindřich Bek kaj kun persona permeso de aŭtoro esperantigis Ružička V.

Resumo pri la jarkunveno de la Fervojista Fako Esperantista okazintan la 17. de aprilo 1966 en Česká Třebová

40 partoprenintoj de la ĉeĥoslovaka esperantista fervojistaro el plej diversaj lokoj de la respubliko, kuniĝis dimanĉe la 17.de aprilo 1966 en grava fervoja nodo Česká Třebová, 165 km oriente de Prago, por realigi sian jarkunvenon de la Fervojista Fako Esperantista.
La alvenintojn atendis sur la stacidomo la anoj de la tiea fervojista rondo „Amikeco", kiuj akompanis la gastojn al la solene ornamita kulturejo.
La jarkunvenon malfermis la prezidanto de la nomita rondo, samideano kolego Miloslav Blažek. Poste sekvis la paroladoj, sinprezentadoj kaj diskutadoj de la funkciuloj.
Por prezidi la Fervojistan Fakon Esperantistan, denove estis elektita unuvoĉe ĝia ĝisnuna prezidanto, samideano kolego Bohumil Král el Ministerio por Trafiko, Prago.
Vicprezidantoj fariĝis: la unua — samideano kolego Andreo Tušer, redaktoro de la fervojista semajna ĵurnalo el Bratislava; la dua — samideano kolego Václav Ružička, lokomotivisto el Děčín.
Samideano kolego Jozefo Hiža, signalisto el fervoja stacio Praha-Smíchov, fariĝis unua sekretario, — la dua: samideano kolego Inĝ. Georgo Hrdlička kaj samideano kolego Jaromír Babička ambaŭ el Prago. La kasisto estas samideano kolego Ladislao Fiala el Poděbrady — kaj samideano kolego Inĝ. Jaromír Řebíček, longjara ano de IFEF el Havlíčkův Brod — entuziasme helpos la fervojistan esperantistan movadon per sia faka laboro.
El tiu ĉi bonsukcesa jarkunveno estis forsendita saluttelegramo al Ministro por trafiko Alois Indra. Per himno esperantista estis la jarkunveno finita.

Josef Hiža

La trafikdomo en Luzern la plej multvizitata muzeo en Svislando

La Svisa Trafikdomo, inaŭgurita la 1-an de julio 1959, estis ankaŭ en la pasinta jaro granda magneto de la fremdultrafika urbo Luzern. 330.000 personoj, la plej alta ĝis nun atingita nombro, vizitis ĝiajn elmontritajn objektojn. Sole dum la monatoj julio ĝis septembro venis 165.000 vizitintoj. Tri kvaronoj estis plenkreskuloj, unu kvarono infanoj kaj lernantoj. Per tiu ne kutime alta nombro la Svisa Trafikdomo restas la plej frekventata muzeo de nia lando. Rilate al ombro de vizitintoj ĝi troviĝas inter la unuaj de la proksimume cent transportmuzeoj en Eŭropo. Depost la malfermo registriĝis entute 1.725.000 vizitoj, kio korespondas al meza nombro de vizitantoj po jaro de 265.000 personoj.

Por atentigi pri tiuj faktoj kaj por substreki la neceson de plia elkonstruo de la muzeo invitis direktoro A. Waldis la gazetaron. La partoprenantoj de tiu konferenco estis akceptitaj de urbprezidanto P. Kopp, kiu samtempe funkcias kiel vicdirektoro de la trafikdomo. Dum sia salutparolado s-ro Kopp informis, ke la urbo Luzern disponigas la por la elkonstruo necesan terenon de 6000 m2. Direktoro Waldis kompletige aldonis, ke en la unua konstruetapo la aer- kaj fremdultrafikoj ricevis proprajn halojn. Tiuj sekcioj do en reduktita formo trovis provizoran lokon ĉe la sekcio poŝto, telefono kaj telegrafo. Diversaj novaj objektoj ne povas esti elmontrataj. Ankaŭ la restoracio kaj la oficejoj ne plu sufiĉas. Tial ellaboriĝis studprojekto. Pro manko de detala projekto kun kostotakso la necesa garantio por la financigo ankoraŭ ne povis esti konsiderata. La planoj antaŭvidas la sekvantajn novkonstruaĵojn: halon por la aer- kaj spacveturado, halon por la ŝip- kaj fremdultrafiko, planedarion, restoracion, interligantajn konstruaĵojn kun tualetinstalaĵoj, oficejojn kaj korton kun fonto.

Kiel esperantistoj ni fieras ke tiu grava moderna muzeo en novembro 1964 starigis Esperantan kolonon inter la elmontraĵoj de la fremdultrafika sekcio. Tie kuŝas ankaŭ poresperantaj varbfolioj por la preterpasantoj. Sed kiel plej grava sukceso montriĝas la konvinkiĝo de direktoro Waldis pri la utileco kaj bezono de internacia lingvo. Tial li promesis dum la inaŭguro konsideri estontece la uzon de Esperanto ĉe eldono de nova prospekto. Per eldono de prospekto en 12 lingvoj, inter kiuj troviĝas ankaŭ Esperanto, li do plenumis en la unua semajno de 1966 sian promeson. La bela, multkolora prospekto estas senkoste ricevebla, sed prefere nur estontaj vizitantoj postulu ĝin kaj ne por tirkestigo. Adreso: Svisa Trafikmuzeo, Lidostrasse 5, CH 6000 Luzern.

En 1965 SAEF kreis 12-paĝan prelegtekston kun 72 koloraj diapozitivoj. La prelego, teksto en Esperanto kaj diapozitivoj, estas je dispono de grupoj aŭ unuopuloj kiuj interesiĝas pri tiu temo. Pliajn informojn donos: Kurt Greutert, Via Monte Ceneri, CH 6512 Giubiasco, Svislando.

kg

Ni gratulas



Laŭ decido de la ŝtata prezidanto de Aŭstrujo, nia kolego Johano Geroldinger el Linz ricevis la distingon „Arĝenta meritinsigno de la respubliko Aŭstrujo" pro longjara laborado por Esperanto. La transdono de la insigno okazis la 13-an de junio pere de la liglandestro de supra Aŭstrujo.

IFEF kore gratulas al amiko Geroldinger pro tiu honorigo kaj ĝojas, ke lia elstara agado por nia movado estas respektata. Kolego Geroldinger entuziasme agadis por la Esperanto-monumento en Linz, por la skirestadoj, li instruas kaj gvidas la junularan movadon de sia regiono, kunorganizis IFEF-kongreson kaj efike propagandadas.

GRAVA PETO

Bonvolu sendi unu ekz. el tiuj fakrevuoj, gazetoj en kiuj aperis artikoleto pri nia kongreso, al la estraro de IFEF, koran dankon por via kunlaboro.

Partoprenintoj de la 51-a Universala Esperanto-kongreso vizitis Linz/D.

La 10-an de aŭgusto 1966 alvenis el Prago 83 gesamideanoj el Italio kun kelkaj ges-anoj el Francio kaj Usono per du aŭtobusoj en Linz. Ili estis jam ĉe la landlimo akceptataj kaj akompanataj al Linz pere de la s-anoj dir. Josef Mraz, Oswald Haselbauer kaj Joh. Geroldinger.
Radio Linz disaŭdigis la 11.08 10 minutan intervjuon pri la vizito de la esperantistoj kaj pri la 51-a UK en Budapest.

Ges-roj Grattapaglia kun filo, el Torino, ĉe la ĉeĥa landlimo





S-ro Fechter kaj linza ĵurnalisto babilas kun la gastoj

La esperantistoj loĝis en Parkhotel kaj hotelo Scharmüller. La 10-an vespere ili estis bonvenigataj kaj salutataj flanke de la urbo nome de la urbkonsilisto Stefan Fechter anstataŭ la urbestro, kiu troviĝas en la malsanulejo. La esperantistoj sendis al la urbestro saluttelegramon.
La kaŭzo por viziti Linz, estis rigardi la plej modernan Esperanto-monumenton inaŭguritan pasintjare.

Internaciaj skisemajnoj 1967 en Aŭstrio

La 6-a kaj 7-a int. fervojista esperanto-skisemajnoj okazos — laŭ deziro de plej multaj partoprenintoj de la ĉijara aranĝo — en la sama loko Krimml la 11.-18. resp. la 18.-25.II.1967.
La vilaĝo Krimml estas famkonata pro la imponaj akvofaloj kaj ĝia bela montregiono, atingebla per trajno aŭ aŭto de Zell am See (inter Salzburg kaj Innsbruck). Luado de skioj kaj ŝuoj laŭ deziro aranĝota.
Krom la skiado ni aranĝos distrajn vesperojn prelegojn kaj lingvan konkuron kun libro-premioj. Kompl. unusemajna restado kostas proks. aŭ.ŝ. 650,— (uzo de skilifto ne enkalkulita).
Pluaj informoj kun aliĝiloj estas haveblaj ĉe la landaj reprezentantoj; FRANCIO: s-ino Josette Bernier, 190bis Avenue de Clichy, Escalier 3, 75 Paris 17; GERMANIO: s-ro Günther Doliwa, 3031 Cordingen nr. 16 aŭ rekte ĉe la organizanto: s-ro Johann Geroldinger, Marcusgang 7, A-4020 Linz/D., Aŭstrio.

Sur la titolpaĝo:
La Nederlandaj Fervojoj instalis en Arnhem novan lav-aparaton por trajnoj. Fiere brilas la nazo de la dizela lokomotivo, ĉar post la bano ĝi estos kvazaŭ nova. La modernaj lavrimedoj zorgas pri tio, ke ne restu strioj aŭ ia ajn makulo post la lavado.
(Kliŝo: „De Koppeling")

Antaŭ 30 jaroj

La 15-an de julio 1936 la nacisocialisma regno donis al la Esperanto-movado en Germanio la mortigan frapon. Tiu ĉi evoluo ne venis surprize, ĝi estis antaŭvidebla. Hitler jam taksis en la libro „Mein Kampf" (Mia Batalo) Esperanton kiel „Instrumento de la judaismo" por pli facile despoti la aliajn popolojn. Provoj, kun la reĝimo trovi „modus vivendi" por la Esperanto-movado, malsukcesis.
La nacisocialismo estis laŭ sia naturo la malamiko de Esperanto ĝis ties likvido. Ankaŭ la neŭtraleco de Esperanto ne kapablis pacigi ĝin. La 18-an de februaro 1936 la stabestro de la anstataŭanto de Hitler, Martin Bormann, donis la sekvantan

> „ordonon n-ro 29/36
> Pro tio, ke la kreado de internacia mikslingvo kontraŭstaras la elementan konvinkon de nacisocialismo kaj lastfine nur povas havi la intereson de superŝtataj potencoj, la anstataŭanto de la „gvidisto" malpermesas al ĉiuj partianoj kaj anoj de la filioj la membrecon al artefarita lingvoanaro ĉiuspeca. Tiu ĉi malpermeso unuavice koncernas „La Germana Esperanto-Asocio", „La nova germana Esperanto-movado" kaj „La germana Ido-Asocio"."

Kiu post tiu ĉi ordono ankoraŭ kredis havi eblecon por plua Esperanto-agado, amare seniluziiĝis per rondletero de 4-a de julio 1936:

> „La sekreta ŝtatpolico hodiaŭ informis min pri ordono de 20.6.1936 de la plej alta polickomandoro SS Himmler, laŭ kiu ĉiuj artefaritaj lingvounuiĝoj kaj ties grupoj devos esti likvidataj ĝis la 15-a de julio 1936, se ili volas eviti perfortajn rimedojn. Post la 15-a de julio de ĉi tiu jaro ia ajn agado por artefarita lingvofarita lingvo-organizo ne estas permesita. Laŭ tio ne nur por DEB. NDEB, sed ankaŭ por UEA la laboro en Germanio estas malpermesita."

Por la nunaj Esperantistoj tiuj amaraj spertoj devus esti bonaj ekzemploj: Neŭtraleco povas ekzisti nur en la kadro de toleremo, opinilibereco kaj homa digno. Sed ili alvoku nin ankaŭ al singardemo.

(Tradukis el „La Funelo" E. Kruse)



La plej maljuna kaj la plej juna partoprenanto de nia 18-a IFEF-kongreso

Jen traduko de interesa letero *

„Kort. Kons. d-ro Hans Breinl
Prezidanto de la Fervoja Direkcio Linz

Linz, 25.3.1966

Al la
Aŭstria Fervojista Esperantista Federacio
Bahnhofstrasse 3, 4020 Linz

Tre estimataj s-roj!

Estas por mi sincera bezono kore danki al vi pri la modela kaj ekzemplodona helpado flanke de la partoprenantoj de la esperantista ski-kurso en Krimml okaze de la elreliĝo de la trajno ZK 22 la 5-an de marto 1966.
Tiu ĉi grupo gardis per sia tuja helpado la Aŭstrian Fervojon kontraŭ plua perdo, metante sin je dispono por la helplaboroj.
Mi devas peti vin, transdoni tiun ĉi dankon al la koncernaj oficejoj (kaj homoj). Finfine mi dankas al vi pro la transdonado de la du fotoj pri la akcidentloko.

La prezidanto
d-ro Breinl p.m."

* Tiu ĉi letero estis direktata al s-ano J. Geroldinger, Linz, organizanto de la int. skisemajnoj en Aŭstrio.

Esperanto - Presejo, Hardinxveld.